

11

Alle esquisse annexée
 de la ville de L. Sapey
 en 1890 de la part
 de l'auteur



... ..
... ..
... ..
... ..



SULL' UNIONE
DELLE STRADE FERRATE TOSCANE

COLLE LOMBARDO-VENETE E COLLE ROMANE

LETTERE DUE

DI SANSONE D'ANCONA

AL CAV. UBALDINO PERUZZI



FIRENZE

TIPOGRAFIA DI F. BENCINI

4858.

LETTERA PRIMA

Firenze, 4 Ottobre 1858.

Più volte, amico carissimo, insieme conversando, ci siamo intrattenuti di certi progetti formati da taluni che fanno soggetto di loro studii, e di loro negozii le strade ferrate, progetti che tenderebbero a unire fra loro, o, come dicono, a fondere in una sola le strade Lombardo-Venete colle Toscane e Romane, e mentre non trovavamo in siffatta idea (quando non mirasse a tenere isolate altre strade ferrate italiane) nulla di repressibile o nocivo, era per noi argomento di preoccupazione, e di timore il modo onde tale unione verrebbe effettuata. Rammento che dopo la comunicazione fattaci di uno di somiglianti progetti,

convenimmo doversi, ove per avventura fossimo chiamati a prender parte alle trattative, procurare che la unione, o fusione si facesse per via d'annessione, e non mai per via di assorbimento. Evidenti ci apparivano e gravi assai i danni che da questo secondo modo sarebbero per le vie ferrate Toscane derivati, imperocchè conoscendo di quanta importanza siano le strade ferrate per la vita non solo commerciale e industriale, ma altresì civile e politica d'uno Stato sentivamo quanta gran differenza corra dall'essere esse amministrate e governate dentro, o fuori di paese.

A queste considerazioni ponendo io mente mi son venuto domandando: O perchè in luogo di lasciare la unione delle strade ferrate Toscane colle Lombardo-Venete e colle Romane farsi quasi all'insaputa nostra, e fuori di casa nostra, non la promoviamo noi stessi? Possiamo noi Toscani essere indifferenti a che si compia in un modo piuttostochè in un altro? È forse questione di poco momento per noi? Dovrem vedere cosa che tanto c'interessa effettuarsi senza averci studiato sopra un po', senza averci detto sopra una parola? So che questo caso non facilmente potrebbe verificarsi, ma non sarebbe uguale vergogna se fossimo,

noi Toscani, presi per così dire alla sprovvista? E non sarebbe tanto più onorevole se a questo affare, certo non lieve, noi stessi ci preparassimo, e ne prendessimo, come si usa dire, l'iniziativa? Si opporrà, che siamo scarsi di mezzi, e che per impresa somigliante ci voglion denari e molti denari? ma adagio . . . intendiamoci.

Io non dico già che dobbiamo noi attuare la unione, che ciò sarebbe troppo pretendere, ma dico che possiamo, e dobbiamo adoperarci perchè essa avvenga senza nostro danno, e senza nostra vergogna, e che dobbiamo e possiamo fare in guisa che essa non avvenga senza che noi abbiamo ad avere voce in capitolo, imperocchè quando ciò accadesse, le nostre strade ferrate non sarebbero dirette, e governate in Toscana, ma a Milano, o anzi a Vienna. Nè si dica che io combatto un fantasma, perchè tal cosa se non è facile è pur possibile che accada, e quando si tratta di cose che come questa attengono agli interessi vitali di un paese, non è opera perduta lo studiare i modi di combattere uno spettro, che potrebbe convertirsi in corpo. Neppure ammetto si dica che il riuscire nell'intento è affare che presenta grave difficoltà ogni qualvolta si ponga mente alla costituzione delle Società proprietarie delle strade ferrate, compo-

ste di azionisti i quali non possono essere guidati che dall'utile pecuniario, mentre se nei proponimenti umani il timore delle difficoltà dovesse tanto preponderare da persuadere a rinunziarvi, nulla si farebbe quasi di buono ed onorevole; perchè qual è quell'umano proposito che non presenti ostacoli a superarsi? Anzi dove sono essi maggiori, tanto più risplende la virtù di chi li vince, e quando bello sia lo scopo, tanto più se ne rende degno, e merita lode chi ha dovuto durar fatiche e combattere difficoltà per raggiungerlo.

Ora tornando all'argomento, sembrami che ad evitare i pericoli che per noi Toscani avrebbe una fusione delle strade ferrate anzidette, qualora venisse operata senza nostra diretta partecipazione, non poco gioverebbe che al più presto possibile si effettuasse la unione delle diverse amministrazioni delle strade nostre. Come ciò possa avvenire dirò più sotto, ma intanto credo che nessuno vorrà contrastare che quando una siffatta unione fosse compita, tutte ed ognuna di dette strade ne trarrebbero vantaggi inestimabili. La cosa è di per sé stessa evidente, e quasi assiomatica, imperocchè qui assai bene si applica il vulgato proverbio « L' unione fa la forza ». Ed invero quando coloro che si

dan moto per operare la fusione, trovassero le nostre strade ferrate insieme collegate, vedrebbero impossibile di dar vita al concetto (qualora l'avessero, che non voglio affermare) di renderle dipendenti da una Direzione sedente a Milano, o a Vienna, e tanto meno sorgerebbe il pensiero oggi a Tizio, domani a Cajo di comprare ora l' uno, or l'altro di codesti tronchi che si chiamano Strada Maria-Antonia, Lucca-Pisa, Lucca-Pistoja. Bel gusto in verità sentir dire : « Oggi una Compagnia francese ha comprato la Maria-Antonia, domani una Società tedesca comprerà la Lucca-Pisa ». Ma ch'è tutt' uno per noi che questi veicoli dei nostri commerci e della civiltà nostra siano in mano di Toscani, o di Francesi, o Tedeschi? Quando però le nostre strade ferrate grandi e piccole fossero fra loro legate da un patto comune, ciò non potrebbe più avvenire, e la unione colle Lombardo-Venete, e colle Romane, che noi pure ci auguriamo alla condizione espressa nel principio di questa lettera, potrebbe verificarsi con gran vantaggio del paese, e degli azionisti di ciascuna delle nostre strade.

Ma e il modo di operare questa unione, sento che tu mi domandi? Il modo io non lo so ancor bene, nè vorrei improvvisarlo qui su due piedi, mentre de' modi ve ne può essere più d'uno, e

lo scambiare il migliore col men buono e forse col pessimo può riuscire troppo facile a chi voglia precipitare. Ed appunto per fuggire il pericolo di dire uno sproposito, io vorrei che questo negozio fosse studiato, e trattato con grande maturità da persone competenti, e pratiche della materia. Vorrei dunque che presa la iniziativa dalla Direzione della Leopolda, come la maggiore delle nostre strade ferrate, e che si trova in condizioni più prospere, si tenesse qui in Firenze una conferenza senza nessuno apparato, senza nessuna formalità, e direi quasi senza nessuna legalità, composta dai Direttori o da altri deputati delle diverse Società di strade ferrate Toscane, i quali fossero scelti fra coloro che sono più al fatto degli interessi, delle costituzioni organiche e delle speranze di ciascuna delle Società rappresentate. Codesti deputati penetrati dell'importanza del loro mandato e dei vantaggi che dal collegamento delle strade Toscane fra loro può derivare al paese in generale, e ai proprietarj d'ognuna di esse in particolare dovrebbero studiare il partito più acconcio di addivenire a siffatto collegamento. Il quale, a mio avviso, potrebbe essere di due modi, uno più spedito e provvisorio, l'altro più tardo ma stabile.

Il primo consisterebbe in un patto, fermato sotto certe date condizioni d'equità, di non unirsi, *fondersi*, o farsi comprare da altre Compagnie di strade ferrate, senza il beneplacito de' consorti: l'altro nell'unire veramente e *fondere* tutte quante le società fra di loro. Per l'uno, e per l'altro di siffatti modi l'unione delle strade ferrate Toscane colle Lombardo-Venete, e colle Romane potrà aver luogo senza che si verifichi nessuno di quel pericoli che entrambi noi abbiamo temuti, e temiamo tuttavia, ma anzi con vantaggio del paese, e di tutti gli interessati. Fra quali vantaggi non piccolo sarà quello di conservare alle amministrazioni delle nostre strade ferrate le loro relazioni con Palazzo Vecchio (che le conserverà credo io volentieri) anzichè fare che le acquistino con Vienna.

Qui sento sussurarmi all' orecchio. Tutto ciò andrà bene, ma e gli azionisti? Gli azionisti, il so, sono i proprietari delle strade, e quindi faranno ciò che vorranno, ma verosimilmente faranno quel che verrà loro dimostrato essere di loro utilità, ed io vado persuaso che se le direzioni delle strade ferrate Toscane si metteranno di concerto per istudiare ciò che meglio convenga di fare nell'eventualità della così detta

*fusion*e , gli azionisti dovranno saperne loro buon grado assai. Ad ogni modo esse avranno fatto il compito loro , e si saranno rese benemerite del paese , dando lodevole ed imitabile esempio di occuparsi della cosa pubblica. Che se poi il tentativo resterà senza effetto, la vergogna sarà minore che il non aver tentato là dove era possibile la riuscita.

Queste mie idee ho voluto esporre a te , egregio amico , come a colui che dirige con tanta lode la principale delle nostre strade ferrate , che è peritissimo della materia , e zelantissimo in tutto che si riferisce al decoro e all'utile della patria. Se otterranno la tua approvazione , ne trarrò buon augurio per sperare che possano in un modo , o nell'altro realizzarsi.

Sta sano , ed abbimi nel novero de' tuoi più sinceri amici ed estimatori.

LETTERA SECONDA

Firenze, 40 Novembre 1858.

Quando io ti scriveva , ottimo amico , la lettera del 4° ottobre , ero dominato da un vago presentimento sull'avvenire delle nostre strade ferrate e forte mi stringeva il timore che avessero a patir danno nella indipendenza amministrativa , della quale finqui hanno goduto. Sentivo buccinare che la gran Società delle strade ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia Centrale fattasi acquirente della linea da Vienna a Trieste e di non poche altre, mirasse ad estendere la sua azione fino al mare Tirreno, e che colla potenza di una sì vasta associazione meditasse di gravitare sulle varie Compagnie no-

stre di vie ferrate, deboli e male in arnese, e di attrarle tutte quale prima, qual dopo nella propria orbita. Fui indotto allora a scrivere alcune parole per avvertire al pericolo, ed accennare al modo di evitarlo, e poichè n'ebbi dalla tua cortese amicizia ottenuto il permesso, resi quella mia lettera di pubblica ragione divulgandola per mezzo di un riputato periodico. Ma neppur io pensava che il pericolo fosse così imminente, e tanto quindi sovrastasse la necessità di porvi riparo. Ed iuvero pochi giorni dopo la pubblicazione di quel mio scritto giunsero in Firenze i delegati dell'anzidetta Società per negoziare coi Consigli dirigenti di alcune delle strade ferrate nostre. Tu avesti la bontà di comunicarmi le convenzioni che il Consiglio della Leopolda con essi stipulò, le quali dovevano sottoporsi all'approvazione degli azionisti convocati in generale adunanza, ed io non tardai a riconoscere che tenuto conto dell'impossibilità di mettere in pratica in sì breve spazio di tempo il rimedio da me indicato, la unione cioè di tutte le vie ferrate nostre, le condizioni pattuite eran men gravi di quello che per avventura sarebbesi potuto sospettare. Per verità quel che poteva ancora farci temere che le nostre amministrazioni avessero dovuto.

scapitare nelle loro indipendenza consistendo nel diritto che si riservava la detta Compagnia di concorrere alla elezione dei Componenti il nuovo Consiglio e nella garanzia sussidiaria che avrebbe implorata dal Governo Austriaco alle nuove obbligazioni Ipotecarie da emettersi, veniva nell'atto pratico a risolversi in cosa di minor momento ogni qualvolta si pensasse non essere supponibile che il Governo nostro non accordasse egli stesso la propria garanzia a quelle cedole, removendo così il caso di dover ricorrere ad un governo straniero. Che se pur rimaneva una certa tal quale ingereuza alla Compagnia contraente in virtù della facoltà, frenata però da certe condizioni, di concorrere alla nomina degli amministratori, non era da temere che questo le attribuisse una troppo grande preponderanza e tale da minacciare la nostra indipendenza. Era ancora da considerare la trista condizione economica nella quale versano la maggior parte delle nostre strade ferrate, e quindi la necessità d'impedire che la debolezza loro le riducesse nelle mani del più forte. Tutto ciò mi porta a ritenere che il partito preso dal Consiglio della Leopolda di accettare quella convenzione non sia da biasimarsi, in quanto essa lasciava fare a

Toscani gli affari toscani, e ciò dico quantunque siami doluto che l'unione delle nostre strade ferrate da me vagheggiata non potesse ormai più compiersi prima d'iniziare le trattative colle Lombardo-Venete. Ma nell'assemblea degli azionisti della Leopolda tenutasi qui il 26 ottobre non fu quella convenzione sottoposta a discussione, e d'altra parte il Consiglio d'amministrazione delle Lombardo-Venete ricusò di sanzionarla, esprimendo però, se le mie informazioni sono esatte, il desiderio di stringere in altro modo alleanza colla Leopolda. Parmi dunque che ora sia nuovamente come sgombrò il terreno, e che senza offendere nessuno si possa di nuovo pensare all'unione delle strade ferrate nostre. Avverti che con ciò io non vorrei abbandonare punto l'idea di collegarle alle Lombardo-Venete, chè anzi desidero vengano unite, ma solo quando le nostre non rappresentino più che un gruppo unico, e compatto. E per non lasciare nulla di taciuto aggiungerò, che il collegamento colle strade ferrate Lombardo-Venete mi piace fra molte per una ragione specialmente; ed è che senza di esse temo non potrà per lungo tempo avvenire la unione delle nostre colle Romano, mentre ci sarà assai più facile, unite che saranno al

gruppo Lombardo-Veneto, andare per strada di ferro da Firenze a Roma. Nè credo poi dilungarmi troppo dal vero pensando che anche gli amministratori delle strade ferrate Lombardo-Venete tanto accorti ed esperti in siffatti negoziî saranno di parere che anzichè venire a patti parziali colla Leopolda, o con altre Società Toscane meglio convenga loro attendere che sia effettuata la unione di esse, e non che osteggiarla, favorirla, persuadendosi che la ragione stessa delle cose farà sì che con loro ci leghiamo a patti per ambedue le parti proficui, ed onorevoli.

Fui dunque da queste riflessioni ricondotto al mio gradito progetto di unione delle strade ferrate Toscane, e con tanto maggior piacere son tornato a meditarvi sopra, inquantochè l'ho sentito approvare da persone autorevoli e amanti del paese nostro. Io non ho certo la puerile vanità di credere di avere fatta una scoperta, mentre vado anzi convinto, che quell'idea era già nella mente di tutti coloro che si occupano in queste faccende. Ma per parlar schietto dirò; che mi compiaccio di averla pubblicamente manifestata, perchè la credo sempre la più opportuna, e propizia agli interessi, e al decoro della Toscana. Taluno facendo plau-

so all'idea mi disse: « Tu hai fatto come quel medico che scorge l'infermo in pericolo di vita, suggerisce un farmaco, e non sa dire nè dove si trovi, nè come si manipoli. » Il rimprovero non è del tutto destituito di fondamento, perchè sembra che sia quasi vano l'avvertire un pericolo senza indicare il come possa fuggirsi. Ma quando io inculcai l'unione delle vie ferrate Toscane, avevo pure in mente mia concepito un certo modo di effettuarla se non che non mi pareva discreto, che trattandosi d'affare cui interessi privati e pubblici non lievi son collegati, uno senza nome, e autorità sorgesse fuori con una proposta bell'e fatta. Miglior consiglio sembravami che, siccome insinuai, qui convenissero i Direttori, o i Delegati delle nostre strade ferrate per discutere insieme su tale argomento. Ma la piena ingrossò, e mancò il tempo, che altrimenti o la vanità mi tradisce, o la conferenza de'rappresentanti le nostre società, sarebbe avvenuta. Ora sento che il ritardare a sviluppare il mio progetto mi farebbe apparire più schivo che modesto, e a te lo espongo fidando sulla indulgente tua amicizia che vorrà risguardarlo più come un abbozzo, che come un lavoro lungamente meditato e condotto a perfezione.

Molte, e gravi difficoltà si presentano a chi si dia a studiare il migliore modo d'unire fra loro le nostre strade ferrate. Esse sembrano una *selva selvaggia*, tanto è complicata la loro macchina finanziaria, e tanto disgregato, e sconnesso è il concetto economico che rappresentano. Anzi, senza voler mancare di riverenza a nessuno, ma senza neppure adulare chicchessia, dirò che un concetto razionale si cercherebbe invano, perchè non v'è, e che le molteplici concessioni di costruire tronchi parziali, accordate secondo venivan richieste, non providero all'interesse ben inteso della Toscana. Di che è forse da chiamare in colpa la novità della materia economica che si doveva trattare, e quella specie d'affascinamento che nel decennio a questo anteriore fece credere qui, come fuori, che la facoltà di costruire qualche chilometro di strada a ruotaie di ferro valesse quanto la scoperta d'un nuovo Eldorado. Fatto è che come ora stanno le cose abbiamo due strade rivali da Firenze per Livorno, e due strade rivali per Roma.

Se volessimo poi prendere a disamina la situazione economica della maggior parte delle Società nostre, ne resteremmo sgomenti, e adolorati. Ci parrebbe di vedere un *mare ma-*

gnum di debiti, e corpi rachitici che traggono un' esistenza infermiccia, e mal si reggono sulle gambe. La Lucca-Pisa è in istato di fallimento, la Lucca-Pistoia conta i suoi debiti a categorie che sommano a una mezza dozzina, la Centrale Toscana (che pure va citata a modello per la intelligente economia colla quale fu costruita dall'illustre Pianigiani, e pel sottile ingegno del suo Segretario che la continua convertendo la carta in denaro contante) la Centrale Toscana ha pur essa debiti non pochi, e la Maria-Antonia distribuisce a' suoi azionisti magrissimi *dividendi*, senza riparare agli urgenti restauri di cui la linea abbisogna. Rispetto poi alla Ferdinanda, nessuno potrà asserire che goda di molta vitalità quando non vediamo ancor compiuto il primo tronco che da tanto tempo doveva essere aperto al pubblico, e quando ignoriamo qual parte del suo capitale sociale siasi finqui accumulato. Malgrado ciò, e senza voler essere nè troppo ottimisti, e accettar tutto pel meglio, nè troppo pessimisti, e disperare di rimediare agli sconci esistenti, confortiamoci che siamo ancora in tempo, pensiamo ad infondere nuova vita alle nostre strade, riunendole e facendo così cessare le rivalità, e compiamo il nostro gruppo in mo-

do che le strade ferrate toscane possano stare all'italiane come la Toscana sta all'Italia. Congiungansi dunque, anzi *fondansi* le strade già fatte, si compiano quelle decretate, si getti un Ponte sull'Arno per unire la Lucca-Pisa alla Leopolda, si allacci la Centrale Toscana alla Ferdinanda e si conduca una linea a guide di ferro da Pisa a Porta per stendere a suo tempo la mano alla strada ligure della Riviera già decretata dal Governo Sardo. Così la rete sarà compiuta per ora, e quando i tempi saranno maturi, e le necessità più stringenti, si vivifichi la Maremma con una strada ferrata che muovendo da Livorno trasporti uomini e merci fino al Chiarone.

Ma eccomi allo scoglio contro il quale urtano, e s'infrangono molti generosi e nobili proponimenti, alla *question d'argent* come dicono i Francesi. Dove si trova il denaro per fare tutto ciò che il mio cervello alquanto imbalanzito ha immaginato? Qui mi sento veramente stringere il cuore, perchè io non ho una bacchetta magica per fare scaturire dalle viscere della terra il prezioso metallo che fora i monti, colma gli abissi, frena il corso impetuoso delle acque, e spinge come per incanto sulle sparite ineguaglianze del suolo la sbuf-

fante Vaporiera. Pure mi è forza mettere il cervello a tortura e or che sono entrato in ballo, ballare. Fantastichiamo!

Non si potrebbe istituire una « Società Generale delle strade ferrate Toscane » con un capitale di 60 milioni di lire suddiviso in 120 mila azioni di lire 500 cadauna, e colla facoltà di togliere ad imprestito 36 milioni di lire mediante Obbligazioni Ipotecarie fruttifere e riscattabili? A questa Società conceda il Governo nostro il privilegio di compiere la costruzione delle vie ferrate Toscane, e di assumerne l'esercizio per lo spazio di 99 anni colle consuete clausole, diritti, oneri ec. Vengano in essa a far parte per

(a) 30	milioni di lire	gli azionisti della Leopolda	
(b) 5 1/2	id.	id.	• Centrale Toscana
(c) 6	id.	ip.	• Maria-Antonia
(d) 4	id.	id.	• Lucca-Pistoja
(e) 47 1/2	id.	id.	• Ferdinanda
60 milioni,			

in guisa che le azioni sian distribuite come segue:

60000	agli azionisti della Leopolda	2 nuove per 1 vecchia
10900	id.	Cent. Tosc. 6 id. 5 id.
42000	id.	M. Antonia 6 id. 5 id.
2400	id.	Lucca-Pistoja 3 id. 5 id.
35000	id.	Ferdinanda 2 id. 1 id.
120000 azioni.		

Si destinino poi le obbligazioni come appresso:

- (f) 3 1/2 mil. di L. agli azionisti della Leopolda di 2^a serie
- (g) 8 1/2 id. id. a saldare i debiti della Lucca-Pistola
- (h) 5 id. id. id. Centrale Toscana
- (i) 6 id. id. a completare il capitale della Ferdinanda
- (l) 2 1/2 id. id. all'acquisto della Lucca-Pisa
- (m) 10 1/2 id. id. alle nuove costruzioni.

— —
36 milioni.

Per questi 36 milioni di lire, emettansi tante obbligazioni quali modernamente si costuma di maniera che con una rendita annua alquanto minore del 6 per cento, e così con circa 2 milioni e 400 mila lire si possa pagarne l'interesse alcun poco superiore al 5, ed entro lo spazio di 99 anni tutte riscattarle o come si usa dire *ammortizzarle*, cioè pagarne una certa porzione anno per anno in modo che a chi ha dato 270, o 280 lire vengangliene rese 500.

Ben vedi, amico mio, che questo, come io diceva, non è più che un semplice abbozzo, e che le cifre da me recate non sono che approssimative, ma come da un marmo informe un abile artefice trae una bella statua, così da questi cenni un esperto amministratore, o meglio ancora un consesso di amministratori potrebbe cavarne un giusto, e ben architetta-

to disegno. A me basterebbe di aver data prova col mio schema della possibilità della fusione, e mostratone per così dire il germe, ma intanto sento che mi corre l'obbligo di render ragione delle singole parti di quello, e far manifesto che se sono incorso in qualche sbaglio (e troppi n' avrò forse commessi) non v' è stato però in me difetto di sentimento d'equità. Abbi dunque la sofferenza di leggermi.

(a) A nessuno, io credo, sarà per parere ingiusto, che le azioni della Leopolda siano computate nella nuova società generale delle strade ferrate Toscane, secondo il loro valore nominale. La Leopolda ha vita propria, non ha bisogno di sussidi, ed i suoi proventi sono in via d'incremento. Le sue cedole si negoziano oggidì a circa 85 per cento. Valutandole 100 per 100 acquisterebbero un maggior valore di 15 per 100 che potrebbe render contenti gli azionisti attuali dell'accomunare che farebbero la loro sorte a imprese che trovansi in meno prospere condizioni delle loro.

(b) Rispetto alla Centrale Toscana sono d'opinione che gli attuali azionisti dovrebbero essere assai paghi che le loro cedole (ora ridotte a 9088) fossero conteggiate al 60 per cento. Esse valgono al presente poco più di 40, e si

avvantaggierebbero per conseguenza della metà senza contare quel più che per effetto della generale fusione potrebbero in seguito valere. Gli azionisti della Centrale Toscana hanno dato prove di pazienza, e perseveranza assai lodevoli, ma non credo che potrebbero sperare da altra combinazione fuorchè dall'unirsi di tutte le strade ferrate Toscane, che le loro azioni nè si presto, nè di tanto si elevassero al di sopra del loro corso attuale. Oltrecchè accettando il partito proposto verrebbero a trar frutto immediato del loro capitale che per ora non dà loro nessun prò, mentre al contrario sono essi obbligati a nuovi esborsi.

(c) Molte delle sopradette considerazioni possono applicarsi ai possessori delle azioni della Maria-Antonia, i quali non ritraggono attualmente dal loro capitale più dell'1 a 1 1/2 per cento e a tutti è noto che questo meschino reddito vorrebbe, come accennammo, essere piuttosto impiegato in restauri alla strada. In ragione di quel prò le cedole non dovrebbero aver corso maggiore del 30 per cento, ma il prossimo compimento della Lucca-Pistoia, e quello della Centrale Italiana mantiene ne' proprietari di quelle azioni la speranza d'un aumento sul loro valore. Il quale dovrebbe almen

no raddoppiarsi perchè agguagliasse quello che dal mio progetto verrebbe loro attribuito, e quando pur ciò si verificasse non potrebbe accadere prima che fossero trascorsi 4, o 5 anni. Sicchè tutto preso a calcolo, parmi che delle condizioni loro offerte, dovessero andar lieti, e accettarle senza esitanza.

(d) Assai largo patto mi sembra quello d'offrire agli azionisti della Lucca-Pistoia 3 nuove azioni di lire 500 per ogni 5 delle loro di lire 1000, cioè di valutar queste il 30 0/10. Presentemente il loro valore raggiunge appena la metà, ossia il 45. Se si considera la mole dei debiti dai quali questa Società è oppressa, non sarebbe mai da supporre che i suddetti azionisti si opponessero a così onesto partito.

(e) Per quello poi che concerne la strada Ferdinanda, è da riflettere che quantunque essa non versi in condizioni soddisfacenti, pure ha dall'Erario la guarentigia di un reddito netto di un milione e 200 mila lire che ragguaglia circa il 5 per cento sul presagito di lei costo, onde per effetto delle difficoltà che la contristano non è da dubitare che non voglia partecipare alla fusione, mentre parmi giusto che, presa a calcolo la sopradetta garanzia dell'Erario, le cedole che può avere già spacciate

o che sono da vendersi, vengano concambiate colle nuove senza diminuzione di valore.

(f) Può sembrare avventata la proposta di cambiare ai possessori delle azioni di seconda serie della Leopolda le loro cedole colle obbligazioni della nuova società. Esse godono della garanzia di un frutto minimo del 5 per cento, e partecipano a quel più che l'impresa distribuisce semestralmente agli azionisti primitivi. Però il capitale non viene loro restituito. Or pare a me che ben lungi dal peggiorare, migliorerebbero anzi le condizioni loro consentendo alla conversione proposta, imperciocchè lucrebbero d'un tratto la differenza che or passa fra il loro valore nominale e il reale, e si assicurerebbero un interesse maggiore del 5 non dipendente da nessuna eventualità, e la restituzione del capitale quasi doppio entro un tempo più o meno lungo. Nè dovrebbero gli attuali proprietari di quelle cedole dimenticare che se valgono ora 93 per cento, il loro corso non superava, già poco, l'84 a 85, mentre quello delle obbligazioni non è mai suscettibile di tanta variabilità.

(g) Ho calcolato di pagare i debiti della Lucca-Pistoia con otto milioni e mezzo di lire in nuove obbligazioni, ma confesso che qui l'arbitrio è stato

maggiore che in qualunque altra valutazione. Ma come fare trattandosi di debiti così poco accertati? L'onorevole Commissione straordinaria pel compimento di quella linea, ha pur anche il mandato di regolare que' debiti, e di ridurli al giusto valore, nè ancora, che io sappia, ha potuto condurre a termine il suo spinoso lavoro. Resta dunque un'incognita da determinarsi, la quale però non mi parrebbe dover sorpassare di molto (se pur non m'inganno) 3 milioni di lire che unite ai 5 milioni e mezzo circa ammontare dei due prestiti contratti dalla prelodata commissione, sommerebbero a 8 1/2 milioni.

(h) Gli imprestiti che il Consiglio d'amministrazione della Centrale Toscana è stato autorizzato a contrarre per proseguire la linea fino verso Betolle ascendono a circa 8 milioni. Una porzione di questa somma l'ha procacciata cedendo la più gran parte della rendita di 470 mila lire che l'Esercizio corrisponde annualmente a titolo di sovvenzione gratuita a quell'impresa. Restano circa 5 milioni, presi a calcolo nel progetto, i quali gli stessi azionisti si sono obbligati di pagare entro un determinato tempo. Il cambio che loro verrebbe proposto presenterebbe il duplice vantaggio di esonerarli da nuovi pagamenti, e di fornirli per quelli già fatti di titoli di maggior pregio.

(i) La spesa presagita per la costruzione della strada Ferdinanda, che movendo da Firenze dovrebbe, pel Valdarno superiore, per Arezzo e Cortona essere condotta fino al confine romano presso Perugia, è di fr. 20,000000 ossia circa 23 1/2 milioni di lire fiorentine. Per mantenere la giusta proporzione fra le azioni, e le obbligazioni avrei divisato di ripartirla in 17 1/2 milioni d'azioni, e 6 milioni d'obbligazioni. E da notarsi che la Compagnia costruttrice deve in breve tempo render compito il primo tronco fra Firenze e Pontassieve che valutasi circa 5 milioni di lire fiorentine, onde resterebbero soltanto a spacciarsi 12 1/2 milioni di azioni, e 6 d'obbligazioni per render compiuta questa linea.

(l) Poche parole sono a spendersi sulla Lucca-Pisa. Questa strada si venderà all'incanto fra pochi giorni sul prezzo di circa due milioni, e mezzo di lire. L'acquisto della Lucca-Pisa per parte della Leopolda o di altra Società che non rifiutasse dal partecipare alla fusione forma la pietra angolare del mio edificio. Ma nessun' altra Società Toscana di vie ferrate oltre la Leopolda è in caso di attendere a quell'acquisto, onde io fo voti che gli azionisti di lei deliberino di concorrere all'incan-

to, e che non cada in mani di società straniere.

(m) Il costo della via ferrata da Pisa a Porta valutasi circa sette milioni e mezzo di lire e un milione il ponte sull'Arno che riunisca la Lucca-Pisa alla Leopolda. Quanto alla congiunzione fra la Centrale Toscana e la Ferdinanda questa dovrebbe per le concessioni governative avvenire, mediante una linea che partendosi dai pressi di Betolle fosse condotta a Camuscia presso Cortona. Se questa disposizione possa venir modificata non so, ma nulladimeno la congiunzione non potrebbe oltrepassare la spesa di due milioni di lire, con che si forma la somma di dieci milioni e mezzo attribuiti alle nuove costruzioni.

Discorsi così sommariamente i vantaggi che ai presenti interessati a ciascuna delle nostre strade ferrate dalla conversione delle loro attuali cedole in quelle della nuova Società deriverebbero, mi resta a parlare dei benefici che compiuta l'unione, potrebbero aspettarsene. Diritto che essa aumenterebbe il trasporto del passeggeri, e delle merci, che si accrescerebbero i traffichi con utile generale del paese e che le spese di gran lunga diminuirebbero, sarebbe come un portar cavoli a Leguaia. Bensì non è da tacersi

che grandi risparmi si otterrebbero nella costruzione delle strade che restano a compiersi, potendosi servire all'uopo del materiale mobile già esistente, e che parimente una grande economia si verificherebbe nella soppressione delle parziali officine. Ma veniamo alle cifre, e lasciamole parlare colla loro incontrastabile eloquenza. La lunghezza totale della rete Toscana di strade a guide di ferro sarebbe di circa chilometri 530. Poniamo che la rendita lorda annua sia di 20 mila franchi per chilometro ossia L. 23 mila fiorentine: la rendita totale lorda sarebbe di circa L. 42,200,000 si diminuiscano di » 4,880,000

per spese ragguagliate al 40 per
cento; restano » 7,320,000
tolgansi da queste. » 2,400,000

per i frutti sulle obbligazioni e
rimarranno » 5,220,000
per distribuirsi sulle azioni, cioè l' 8 e 70 per
cento.

La rendita lorda di 20 mila franchi ossia circa L. 23 mila fiorentine per ogni chilometro è minima per la maggior parte degli Stati di Europa, ma sarebbe massima per noi. Vero è

che quella della Leopolda ascese lo scorso anno a oltre 30 mila lire, ma le altre strade ferrate Toscane sono ben lungi dall' avvicinarvisi. Però se sarebbe troppo sperare che appena avvenuta la fusione, la rendita chilometrica del gruppo Toscano ascendesse alla suddetta cifra di L. 23 mila, non pare che dopo qualche anno, cioè dopo compito il gruppo delle Lombardo-Venete, e quello delle Romane esso possa mancare. Le spese sono state da me ragguagliate al 40 per 010: la Leopolda le ha ridotte al 35 dando così ottimo saggio del senno amministrativo toscano. Compita la fusione, non vi sarebbe motivo di credere che dovessero crescere, mentre anzi ragionevolmente parlando dovrebbero diminuire. Or, se venissero ridotte al 35, il lucro delle azioni sarebbe non più del 8. 70, ma del 9. 70 ovvero basterebbero sole L. 24 mila di rendita lorda per chilometro per dare l'interesse dell'8. 70 sulle azioni. Finalmente calcolando soltanto una rendita lorda di L. 20000 le azioni darebbero un lucro del 7 per 010 se le spese ascendessero al 40, dell' 8 per 010 se solo al 35. Quando veggio che le cedole della Leopolda si acquistano tutto di ad un prezzo che ragguaglia il frutto del 6 213 per 010 non parmi che si possa temere che le nuove tanto

più promettitrici non debbano essere gradite.

Ma questa prospettiva per quanto lusinghiera forse non alietterebbe abbastanza i capitalisti ove il Governo non intervenisse in qualche modo ad autenticarla. Noi viviamo in tempi ne' quali si sono concepiti da certuni come nell'ordine politico così nell'economico i più audaci desiderii, onde gli uomini temperati ebbero a patirne i più amari disinganni. Si è voluto, a mo' d'esempio, transcrivere colla celerità del vapore, e a taluno è riuscito il giuoco, ma per uno arricchito vi furono nove diventati poveri. Di che è nato tale sconcerto che molte imprese utili non si fanno per tema di avventurarvisi senza il soccorso dello Stato. Rendesi quindi necessario che i Governi procurino insieme alle migliori morali anche quelle materiali giudicate ormai di suprema necessità pei popoli. Abbiamo veduto nel decennio che or corre la maggior parte degli Stati continentali d'Europa largheggiare di sussidi ai costruttori di strade a guide di ferro. La dinastia Orleanese non poté dotare la Francia di un compiuto, e ben inteso sistema di strade ferrate, ma l'attuale Imperatore di quella nazione, non appena si fu sbarazzato, essendo ancora Presidente della

Repubblica, dei freni che moderavano la sua autorità, comprendendo quale potente strumento di governo siano le strade ferrate, si diede con grande studio a promuoverne la costruzione, e con ogni maniera di donativi e favori, stimolò l'attività stuzzicando l'avidità de' Francesi, dimodochè nel corso di pochi anni quell'Impero fu solcato per ogni verso da vie ferrate. Ricordo che per compire la strada da Lione a Parigi, costruita già in parte per conto dell'Erario, questi abbandonò ad una nuova Società d'intraprenditori tutte le opere fatte, e tutti i terreni acquistati, valutati meglio che cento milioni. In quest'ultimo triennio poi abbiamo veduto l'Impero Austriaco far due vendite a private compagnie di lunghissime strade ferrate ad un terzo, o poco più del costo, concedendo per soprappiù la guarentigia del 5 2/10 per 0/10 su tutta la somma occorrente all'acquisto e al compimento delle linee disegnate dallo Stato. Il Governo nostro che non ha mai intrapreso la costruzione di strade a guide di ferro a conto proprio non ha avuto nè ha bisogno di fare simili sacrifici, ma anch'esso apprezzando questo nuovo mezzo di produzione e di ricchezza, ha favoreggiato, benchè con poco frutto fin qui, la costruzione delle strade fer-

rate. Alla Centrale Toscana ha fatto dono di 170 mila lire all'anno per tutta la durata della concessione; si è portato mallevadore che la rendita netta della Ferdinanda non sarà minore d'un milione e duecento mila lire, e che quella della Lucca-Pistoia non discenderà al disotto delle quattrocentomila. Quando si penetrasse della necessità di costruire la strada già da altri proposta da Pisa a Porta opino che non ricuserebbe dal dar sicurtà per una rendita minima netta che non potrebbe valutarsi minore di 300 mila lire. Tutto ciò mi porta a credere altresì che non sarebbe neppur restio dal dare la sua mallevadoria per una rendita minima di tutte le strade Toscane fra loro unite.

Supponiamo che gli venga chiesta la sicurtà del 5 per cento. O i miei calcoli sono tutti da capo a fondo errati o la guarentigia si risolverebbe assai probabilmente in una semplice promessa. Perché a volere che il gruppo Toscano non producesse tanto da non permettere di distribuire agli azionisti il 5 per cento, bisognerebbe che la rendita chilometrica lorda discendesse sotto le lire 46 mila. Ora è egli ciò verosimile mentre quella della Leopolda sorpassa le lire 30 mila? Che se anche si riducesse

a sole lire 15 mila, il sacrificio dell'Erario non eccederebbe la somma che gli convien pagare (e chi sa per quanti anni ancora) per la Lucca-Pistoia. Se poi si supponga che la rendita attuale delle strade costruite si mantenga costante, e quella delle strade in costruzione o da costruirsi non oltrepassi le lire 45 mila lorde per chilometro, si vedrà che il lucro delle azioni sarebbe del 5 54 per cento se le spese ascendessero al 40, e del 5 82 se al 35 per cento. Dalla qual cosa si ha una luminosa conferma che nessun pericolo correrebbe l'Erario dando la sicurtà del 5 per cento, mentre, *rebus sic stantibus*, come dicono i Legali, dovrà temere di avere per più anni a carico la Lucca-Pistoia, di dover aumentare la sicurtà data alla Ferdinanda, se vorrà vederla finalmente costruita, e che qualche altra (faccia il Cielo io non sia una veridica Cassandra) venga a battere alle porte di Palazzo Vecchio. Delle due cose l'una: o io vo soggetto ad allucinazioni, o quello che propongo all'Erario è un buon affare per esso.

D'altra parte considero che un Governo come il nostro, non può tenere in non cale oltre il tornaconto immediato, l'utile avvenire e il decoro del paese. Si sta per compiere una gran

rivoluzione nel Commercio Europeo. Quel che ha fatto la scoperta del Capo di Buona Speranza, sta per farlo, anzi per disfarlo il taglio dell'Istmo di Suez. Quella scoperta fu funesta ai commerci ed alla grandezza d'Italia e il taglio dell'Istmo di Suez sta per renderle una parte dei traffici perduti. Alle comunicazioni fra l'Occidente e l'Oriente è per riaprirsi l'antico cammino, e la povera Italia è chiamata pur essa a risentirne il beneficio. Gran parte del transito di merci, e passeggeri si farà per l'Italia, e gran parte di questa parte si farà per la Toscana. Ora vorremo noi mostrare agli stranieri, vorremo mostrare ai connazionali nostri che non possiamo offrire quegli agi, e quelle facilità che ai trasporti sono necessari? Vorremo mostrare che non abbiamo saputo concepire un sistema di strade ferrate quale lo richiede la moderna scienza? Vorremo mostrare la Maria-Antonia, la Lucca-Pistoia, la Lucca-Pisa quali esse sono? Mi parrebbe vergogna per questa parte sì bella d'Italia che tutti ammirano non solo per la vaghezza del cielo e per lo splendore de' monumenti, ma ben anche per antiche istituzioni di raffinata civiltà. Nè io mi persuaderò mai che un Governo, il quale ha ordinato l'amplia-

mento del Porto di Livorno in vista dell'imminente rivoluzione commerciale, si rifiuterebbe dallo stendere una mano soccorrevole pel riordinamento delle nostre strade ferrate.

Mi sono ingegnato di dimostrare più sopra che le condizioni da me proposte per le varie classi d'interessati nelle strade ferrate Toscane non difettano d'equità. Avrei potuto dire molto di più, e altri argomenti addurre in conforto del mio schema di progetto, ma oltrechè la discretezza m'imponeva di non diffondermi di soverchio, parmi che quanto dissi sia già sufficiente. Una sola cosa vorrei far notare ed è, che nel valutare cadauno dei titoli che ora sono in corso, e che dovrebbero ammettersi nella nuova Società, io non mi sono attenuto al solo elemento del prezzo attuale, ma altri ne ho presi a calcolo come sarebbero la possibilità di cresciuto traffico, l'eventualità di congiunzione con altre linee ec. Infatti se avessi preso per elemento del mio computo solo il prezzo odierno, al confronto della Leopolda le cui cedole valgono 850 lire, e che propongo di valutare 1000, quelle della Lucca-Pistoia che oggi valgono appena 460 dovrebbero solo conteggiarsi 485, e 480 quelle della Centrale Toscana il cui valore è oggi di 420, mentre io pro-

pongo di valutare 300 le prime, e 600 le seconde. Così dicasi delle altre. Ben son lungi però dal pretendere che quantunque io sia stato mosso da sentimento d'equità, il fatto abbia corrisposto all'intendimento, perchè in argomenti siffatti troppo riesce agevole l'ingannarsi; massime poi ponendo mente alla difficoltà di procurarsi ragguagli esatti sulle condizioni delle nostre strade, perchè, cosa ingrata a dirsi, noi difettiamo di libri, o documenti dove si possano attingere dati statistici precisi. Mi consola bensì il pensare che quando il mio progetto fosse in massima riconosciuto non spregevole, si prenderebbero a scrupoloso esame i varii titoli di ciascuna categoria d'interessati (e forse si finirebbe per darne l'incarico a una commissione di uomini periti, siccome io già proponeva) e se ne scruterebbero i rispettivi diritti a modo che niuno avesse ragionevolmente a dolersene. Dico ragionevolmente perchè sono convinto che quand'anche il disegno di che tratto fosse vergato di propria mano della Diva Astrea non mancherebbe chi gli gridasse contro, imperocchè tale sia la natura degli uomini, che del giusto e dell'onesto rade volte si contentano, e spesso perdono il bene per correre in traccia del meglio. Io

punto non mi sorprenderei se un azionista, puta, della Lucca-Pistoia, credesse in tutta buona fede possedere nella sua azione una polizza che entro breve tempo avesse a valere mille lire mentre oggi stenterebbe a cavarne cencinquanta. La qual cosa mi ha condotto molte volte a riflettere se sia giusto che il capriccio, o l'ignoranza, o la testardaggine d'un solo possa nuocere a mille.

Io sono quanto altri mai devoto al sacro principio della libertà individuale e al diritto non meno sacro di proprietà, ma poichè nel consorzio sociale è mestieri che l'uno, e l'altro vengano limitati, mi sono chiesto se non sarebbe da augurarsi che esistesse una legge che dichiarasse, come, e in quali casi, e fino a qual punto, una minoranza di votanti possa in una società mercantile, tacendo il sociale statuto, opporsi alla maggioranza. Noi abbiamo avuto, sono pochi mesi, l'esempio della Maria-Antonia, e vedemmo che una minoranza quasi impercettibile poté contrastare alla legge che voleva dettarle la maggioranza. Parve quello un solenne omaggio al diritto di proprietà, ma supponiamo ora che il disegno d'unione del quale si tratta fosse riconosciuto praticabile e utile al paese così dai Governanti

come dal pubblico, e come pure dalla massima parte degli azionisti. Se dunque una piccola porzione di essi si opponesse, non si dovrebbe trovar modo di persuaderli, o, ciò non riuscendo, costringerli? E si dovrebbe piuttosto rinunciare ad effettuare cosa stimata generalmente buona? Simile conclusione mi parrebbe alquanto dura, e più non capirei perchè si possa, verbigratia, togliere per cagione di pubblica utilità, a questo, e a quel cittadino una casa, e un orto, o ciò che è ancor più grave, un pezzo di casa, o un pezzo d'orto, e non una cedola di strada ferrata. Io non so di Giurisprudenza ma mi piacerebbe che la questione fosse discussa da chi ne sa, e risolta. Però sembra che in certi paesi si vada più per le spiccie perchè sento dire che in Francia in casi a questo somiglianti, una maggioranza ragguardevole vinca il partito. Nè perchè così si opera in Francia voglio dire che si faccia bene, (il Ciel mi guardi) ma dico che colà si sono effettuate fusioni di più e più strade ferrate per migliaia di chilometri appartenenti a diverse Compagnie, e che il beneficio che n'è ridonato al paese è stato stragrande. Laonde vorrei che l'opposizione di alcuni individui non potesse togliere al paese nostro

quel po'di bene che dall'unione delle sue strade ferrate potrebbe derivargli.

Sono presso al termine di questo scritto che ha ormai passati i confini di una lettera , e poichè mi trovo già in fallo , non ti lascerò senza avere aggiunte due altre cose. La prima riguarda lo spaccio delle nuove azioni e obbligazioni da vendersi , oltre quelle da darsi in baratto ai possessori dei vecchi titoli. Sono circa dodici milioni di lire d'azioni, e diciannove milioni d'obbligazioni. Facile credo trovare in Toscana acquirenti entro un certo tempo (quale appunto dalla costruzione delle nuove strade sarebbe concesso) alla maggior parte di queste ultime , perchè so che siffatta specie d'impiego di denaro assai va a sangue de'nostri capitalisti , i quali oltrechè trovarvi ogni sicurtà , sono allettati dalla facilità di riscuotere l'interesse , e dal vantaggio di avere prima , o poi la restituzione quasi doppia della somma sborsata. La onorevole Commissione straordinaria per la strada ferrata Lucca-Pistoia ha con siffatto metodo incassati in breve tempo circa 6 milioni di lire che occorreivano per condurre a compimento la costruzione di quella linea , e le cedole da lei pubblicate riscossero la fiducia non solo de'nostri capitalisti , ma quella pur

anche della nostra Cassa di Risparmio che non dubitò applicarvi per rilevante somma le economie del povero. Men facile sarebbe spacciare in Toscana tutte le azioni ricordate di sopra, quantunque se si pensa che tuttodì si negoziano quelle della Leopolda non dovrebbero credere che le nuove cedole fossero riputate men buone, massime quando godessero della guarantee di un frutto minimo per parte dell' Erario. Quando si rifletta che non pochi capitali in Toscana giacciono infruttiferi per difetto di sicuro impiego, dovrebbe parer ben fatto di presentare un modo di metterli in circolo, giacchè niuno ignora che la ricchezza di un paese non tanto si misura dalla massa di metallo coniato che possiede, quanto dal rapido, e molteplice movimento di esso. Sarebbe anche da tentarsi di spacciare quelle azioni lasciando in balia di coloro che sono già azionisti il farne acquisto in ragione di una nuova per ogni quattro delle già possedute. Però a volere che lo spaccio così delle azioni, come delle obbligazioni riesca facile, sicuro, e vantaggioso, credo che sarebbe mestieri affidarlo ad alcuni dei nostri più rinomati Banchieri, i quali hanno clientele in ogni parte d'Europa, e riscuotono la stima, e la fiducia di quanti si trovano con

essi in relazione d'affari. Sonovi taluni che hanno in uggia i Banchieri, e non vogliono saperne, ma coloro non pensano che per gli affari di cambio bisogna far capo da essi, come per quelli di legge dagli Avvocati. I nostri maggiori erano Banchieri, e mercatanti anche essi, e se nutrissero in petto maguanimi sensi e se avessero a cuore il lustro della patria, lo dicono le istorie, e i nostri monumenti. Or perchè si dovrebbe dubitare che ai tempi nostri non potessero i Banchieri adoperarsi con zelo, e mercè di un onesto guadagno in cosa che reputassero propizia al bene del paese? Io non sono Banchiere, e quindi non potendo incorrere nel sospetto di parlare per mie particolari vedute, espongo schietto con maggiore coraggio l'animo mio.

L'altra cosa di cui volevo parlarti si è questa. Ove il progetto d'unione delle nostre strade ferrate tanto incontrasse il pubblico favore da essere messo in esecuzione, mi piacerebbe che le nuove cedole venissero ragguagliate a lire italiane anzichè a lire fiorentine. Per rendere più facile l'esposizione del mio progetto ho dovuto parlar sempre di quest'ultima moneta, ma se quella riduzione non si facesse, si lascerebbe fuggire una occasione molto propizia

di cominciare ad uniformarci al sistema monetario che è ormai adottato non solo in Francia ma in varii Stati d'Italia coi quali abbiamo relazioni d'interessi strettissime. Nel seno dell'Accademia dei Georgofili un valente economista toscano raccomandava con lodate parole l'opportunità di rendere uniforme il nostro sistema monetario a quello degli accennati Stati e siccome questa riforma incontrerebbe difficoltà e ostacoli ove dovesse essere ad un tratto praticata, così potrebbe più facilmente riuscire quando s'introducesse a gradi, e ogni qualvolta se ne presentasse il destro. Quando risiedeva in Firenze l'amministrazione della strada ferrata dell'Italia Centrale, tutti i conteggi si facevano in lire italiane, e la Compagnia della Ferdinanda che qui ha sua sede, pratica al presente lo stesso sistema. Non vedrei dunque difficoltà serie che potessero trattenere la nuova Società delle strade ferrate Toscane dal fare altrettanto, maggiormente poi se si considera che le sue cedole si renderebbero per tal guisa più facilmente commerciabili. Adottando questo partito non solo sarebbe fatto un passo verso l'unificazione del sistema monetario tanto desiderata in Italia, ma si potrebbe ottenere *ipso facto* lo spaccio dei dodici milioni di Lire in

azioni mentovati di sopra procedendo nel seguente modo. Si faccia che le azioni siano di 500 lire italiane, anzichè fiorentine: ne viene di conseguenza che ciascun azionista avrebbe debito di sborsare circa 400 lire italiane perchè la nuova cedola fosse tutta pagata, il quale sborso dovrebbe esser fatto a richiesta de' Rettori della Società di mano in mano che i lavori di nuova costruzione lo rendessero necessario. Chi è pratico di questi negozi sa, non potersi dubitare che colui che ha già pagato 400 non paghi ancor 100, onde in cotal modo verrebbero raccolti i dodici milioni di lire fiorentine ossia circa dieci milioni di lire italiane, quante abbisognano appunto per le nuove costruzioni. Quindi è che la nuova Società dovrebbe costituirsi con un capitale di 50 milioni di lire italiane suddiviso in diecimila azioni, e colla facoltà di toglierne ad imprestito trenta, mediante obbligazioni. E poichè allo spaccio delle azioni sarebbe già provveduto, non resterebbe a pensare che a quello di tante obbligazioni occorrenti a formare la somma di sedici milioni di lire italiane.

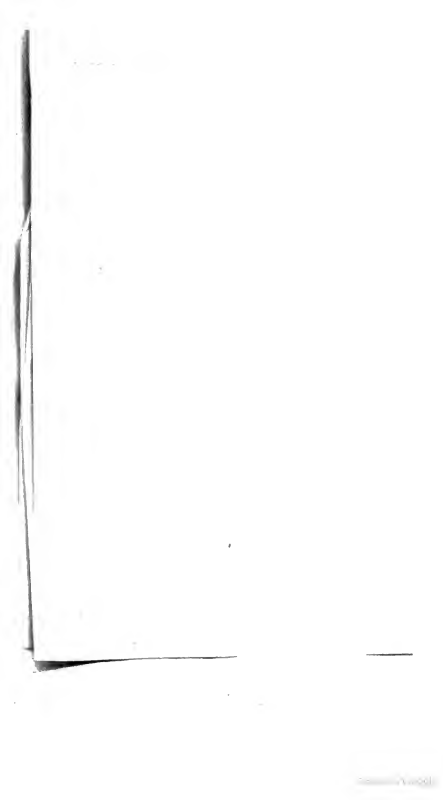
Se non conoscessi a prova la cortesia dell'animo tuo, e la benevolenza di che mi onori, dovrei temere che tu mi chiedessi perchè io ti

distolga dalle tue gravi cure con tante ciance. Ma io, son certo che tu penserai che essendo io mosso solo dal desiderio del pubblico bene, a te mi rivolgo come a colui che, ove le mie idee siano trovate ragionevoli, può più facilmente di qualunque altro patrocinarne l'attuazione. Gli azionisti della Leopolda rendendo meritato omaggio alla saviezza della tua quinquennale amministrazione ti confermavano testè con unanime consenso per ugual tempo nell'ufficio, e parmi che il nuovo periodo potrebbe felicemente inaugurarsi prendendo a caldeggiare un progetto che almeno come principio non può venir dichiarato insano. Come ciò possa farsi con speranza di buona riuscita, non è mestieri che io dica a te, ma voglio ripetere anche una volta che da niuno potrebbe tentarsi meglio che dal Direttore della Leopolda la quale avendo una vita indipendente e prospera, quale risulta anche dalle cose da me dette in questa lettera, non può venire appuntata d'accattare favori. Se essa si presentasse al Governo per domandar guarentigie, lo farebbe più in nome delle sue consorelle che in nome proprio, e quando si trattasse di condurre negoziati nell'interesse comune sia colla Compagnia delle Lombardo-

Venete , sia con quella delle Romane, potrebbe farlo con tale autorità che manca alle altre. Ecco perchè a te ho indirizzato questo nuovo mio scritto animato anche dal buon viso che hai fatto alla mia prima lettera.

A chiunque altro poi mi chiedesse perchè io m'arrovelli a fabbricar progetti risponderei così. Credo che ogni cittadino abbia il dovere nella sfera de'propri studi, e delle proprie occupazioni, di rendere qualche servizio al paese che gli diè la vita. Appena sorse in Europa questo gran movimento per costruir strade ferrate, io lo salutai come foriero di novella civiltà, e vidi con dolore molte nazioni andar innanzi alla nostra nel nuovo arringo. E con dolore vidi pur anche la nostra Toscana, che è tuttora per certi rispetti maestra di civile sapienza, rimanere, in questa parte, inferiore ad alcune provincie Italiane. Parvemi adunque che non fosse opera disutile il tentare di migliorare il nostro sistema di strade ferrate, e ponendolo al pari di altri della penisola avvantaggiare questo potente mezzo d'incivilimento nella cara patria nostra.

Vivi sano e felice, e serba la tua amicizia a chi ne va cotanto lieto.



06/995

Digitized by Google

